



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 71 ]  
No. 71 ]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 31, 2004/चैत्र 11, 1926  
NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 31, 2004/CHAITRA 11, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 29 मार्च, 2004

सं. टीएमपी/56/2003-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, व्यापारिक वस्तुओं के भण्डारण के लिए भूखण्डों के किराए-भाड़े को युक्तिसंगत बनाने के लिए मोर्मुगाओ पत्तन न्यास के प्रस्ताव को संलग्न आदेशों के अनुसार निपटाता है।

आदेश

मोर्मुगाओ पत्तन न्यास

(मार्च 2004 के 15 वें दिन को पारित)

आवेदक

यह प्रकरण वाणिज्यिक वस्तुओं के भण्डारण के लिए भूखण्डों के किराए-भाड़े को युक्तिसंगत बनाने के लिए मोर्मुगाओ पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में है।

2.1. एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित बिन्दु प्रस्तुत किए हैं:

- (i) वर्तमान दरमान (भाग III खंड क) के अनुसार वाणिज्यिक वस्तुओं का 61 से 120 दिन तक, 121 से 180 दिन तक और 180 दिनों से आगे भण्डारण पर सामान्य किराए भाड़े का क्रमशः 30%, 50% और 100% दण्ड-किराया लगाया जाएगा।
- (ii) बंदर संख्या 10 और 11 पर थोक मात्रा में कोयला, कोक और घूना पत्थर प्रहसित किया जाता है और आयातक इस कार्गो के भण्डारण के लिए खुले भण्डारण क्षेत्रों को अस्थाई गोदाम के रूप में उपयोग करते हैं। चूंकि इन गंदे कार्गो की निकासी (क्लीयरिंग) बहुत धीमी होती है (अधिकतर मामलों में 60 दिन से ज्यादा) जिससे वास्को शहर में धूलि प्रदूषण होता है। नागरी अधिकारियों और राज्य सरकार ने इसे गंभीरता से लिया है। इसलिए गंदा कार्गो जल्दी से जल्दी क्लीयर करने हेतु आयातकों को विवश करने के लिए मोर्मुगाओ हार्बर, हैडलैंड स्लोप्स बाएना और मोर्मुगाओ नगरपालिका सीमा के बाहर भूमि पर खुले भूखण्डों पर, कोयले, घूना पत्थर और स्टील स्क्रैप्स जैसे कार्गो के भण्डारण के लिए बड़ी-बड़ी (टैलिस्कोपिक) दूरे लागू करने का प्रस्ताव है।
- (iii) दूरों को युक्तिसंगत बनाने के प्रस्ताव का उद्देश्य, कार्गो को समुचित समय से अधिक रखने से उपयोगकर्ताओं को हतोत्साहित करना और उसे शीघ्रान्तिशीघ्र क्लीयर करने के लिए बाध्य करना है।
- (iv) वर्तमान बनाम प्रस्तावित प्राक्धान संदर्भ के लिए नीचे दिए गए हैं:

वर्तमान			प्रस्तावित		
क्रम सं.	विवरण	दस दिन की अवधि या उसके किसी भाग के लिए 10 व.मी. या उसके किसी भाग का किराया (रु. में)	क्रम सं.	विवरण	दस दिन की अवधि या उसके किसी भाग के लिए 10 व.मी. या उसके किसी भाग का किराया (रु. में)
1.	वाणिज्यिक सामग्री के भंडारण के लिए भूखंडों का किराया		1.	मोर्मुगाओ हार्बर, वास्को (बाएना को छोड़कर) वास्को खाड़ी तक चला गया वास्को खाड़ी का अग्रतट सामान्य जहाज घाट के स्तर तक फैली संलग्न भूमि पर - कोयला, कोक, लाइमस्टोन स्टील स्क्रैप्स के भंडारण के लिए भूखंड - भाड़ा	20 दिन तक 84.00 (सामान्य दर) 21 वें से 30 वें 150% दिनतक सामान्य दर का 30 दिन से आगे 200% सामान्य दर का
(i)	मोर्मुगाओ हार्बर, वास्को (बाएना को छोड़कर) वास्को खाड़ी तक चला गया वास्को खाड़ी का अग्रतट सामान्य जहाज-घाट के स्तर तक फैली संलग्न भूमि पर	84.00			
(ii)	मोर्मुगाओ हैड लैंड स्लोप्स और बाएना पर	58.67	2.	मोर्मुगाओ हार्बर, वास्को (बाएना को छोड़कर) वास्को खाड़ी तक चला गया वास्को खाड़ी का अग्रतट सामान्य जहाज-घाट के स्तर तक फैली संलग्न भूमि पर बाक्सहाइट को छोड़कर अन्य कार्गो के भंडारण के लिए भूखंड- भाड़ा	30 दिन तक सामान्य दर 84.00 31 वें से 45 वें दिन तक 150% सामान्य दर का 45 वें दिन से आगे 200% सामान्य दर का
(iii)	मोर्मुगाओ नगरपालिका सीमा से आगे की भूमि के लिए	14.67			
2.	वाणिज्यिक सामग्री 60 दिन से आगे भण्डारण के लिए उपरोक्त सामान्य किराए के अतिरिक्त दंड किराया	सामान्य किराए के अतिरिक्त ऊपर मद सं. i, ii, iii के अंतर्गत दिखाई गई दर के दोगुना पर गिना गया 6 माह की अवधि का किराया लगाया जाएगा	3(i)	मोर्मुगाओ हैड लैंड स्लोप्स और बाएना में वाणिज्यिक सामग्री के भण्डारण के लिए भूखंड भाड़ा	30 वें दिन तक सा. दर 59.00 31 वें दिन से 60 वें 130% दिन तक सामान्य दर का 61 वें दिन से 90 वें 150% दिन तक सामान्य दर का 90 वें दिन से आगे 200% सामान्य दर का
	61 वें दिन से 120 वें दिन तक	दरों का 30%	(ii)	मोर्मुगाओ नगरपालिका सीमाओं से आगे वाणिज्यिक सामग्री के भंडारण हेतु भूखंड- भाड़ा	30 वें दिन तक सा. दर 15.00 31 वें दिन से 60 वें 130% दिन तक सामान्य दर 61 वें दिन से 90 वें दिन 150% तक सामान्य दर का 90 वें दिन से आगे 200% सामान्य दर का
	121 वें दिन से 180 वें दिन तक	दरों का 50%			
	180 वें दिन से आगे	दरों का 100%			

2.2. प्रस्ताव को एमओपीटी के न्यासी मंडल ने 30 जून 2003 को हुई अपनी बैठक में अनुमोदन प्रदान कर दिया।

2.3. इस पृष्ठभूमि में एमओपीटी ने प्राधिकरण से, वाणिज्यिक सामग्री के भंडारण के लिए भूखंड-भाड़ा को युक्तिसंगत बनाने के प्रस्ताव का अनुमोदन करने का अनुरोध किया है।

3.1. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी का प्रस्ताव टिप्पणियों के लिए संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को भेजा गया था।

3.2. उपयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों में से प्रत्येक की एक-एक प्रति एमओपीटी को उसकी टिप्पणियों / सूचना के लिए भेजी गई थी। प्रत्युत्तर में एमओपीटी ने अपनी प्रेक्षाएँ प्रस्तुत की हैं।

4.1. इस प्रकरण में 18 जनवरी 2004 को एमओपीटी परिसर गोवा में संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी और संबद्ध उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष प्रस्तुत किए।

4.2. जैसीकि संयुक्त सुनवाई में सहमति हुई थी, एमओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह 31 अक्टूबर 2004 के पत्र में मांगे गए विवरण और बंदर में कार्गो उतारने की दर, कार्गो को वहाँ से ले जाने की उपलब्ध सुविधाओं, ट्रकों / रैकों आदि की सुविधा / संख्या, उन पर कार्गो की लदाई दर इत्यादि प्रासंगिक विवरणों के साथ स्टेक-वार्ड में कार्गो के इकट्ठा हो जाने के कारणों पर एक विस्तृत नोट प्रस्तुत करें।

4.3. जिंदल विजय नगर स्टील लिमि. को सलाह दी गई थी कि वह वर्तमान दरों की तुलना में एमओपीटी की प्रस्तावित दरों का वित्तीय प्रभाव, स्वयं उसके द्वारा प्रस्तावित दरें और जिन्दल विजय नगर स्टील लिमिटेड द्वारा बूट आधार पर बंदर 5 ए / 6 ए के विकास में प्रगति पर एक स्वतः/ स्वयं संपूर्ण नोट प्रस्तुत करें।

- 5.1. एमओपीटी ने अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं जिन्हें निम्नानुसार संक्षिप्त किया गया है:
- (i) "वाणिज्यिक सामग्री के भंडारण पर किराया माझा" गतिविधि से पिछले तीन वर्षों में अर्जित राजस्व निम्नानुसार है:

वर्ष	राशि (रूपये में)
2000-2001	222.73
2001-2002	351.50
2002-2003	382.40

- (ii) (क) वर्ष 2001-2002, 2002-2003 और अप्रैल 2003 से दिसम्बर 2003 तक की अवधि में कोयला और कोक, चूना पत्थर और स्टील स्क्रैप जैसी जिन्सों के संबंध में उनकी कच्चा-अवधि ( ड्रवेल टाइम) और भंडारण अवधि निम्नानुसार है :-

विवरण	मात्रा (टनों में)		
	2001-02	2002-03	2003-04 (अप्रैल से दिसम्बर तक)
<b>कोयला / कोक</b>			
- 20 दिन तक	817058	1049033	358576
- 21- 30 दिन तक	235680	230088	252329
- 30 दिन से आगे	972151	1053798	786950
<b>चूना पत्थर</b>			
- 20 दिन तक	32377	शून्य	शून्य
- 21- 30 दिन तक	शून्य	शून्य	शून्य
- 30 दिन से आगे	148392	123897	101375
<b>स्क्रैप</b>			
- 20 दिन तक	शून्य	शून्य	शून्य
- 21- 30 दिन तक	13200	शून्य	शून्य
- 30 दिन से आगे	29299	20592	शून्य
<b>निर्यात कार्गो -एचआर</b>			
<b>कपाहल्ला</b>			
- 30 दिन तक	31110	232902	71115
- 31- 45 दिन तक	3101	17442	29801
- 45 दिन से आगे	14218	11587	15051

- (ख) इन अवधियों में हैडलैंड स्लोप्स, बाएगा और मोर्नुगाओ गगरपालिया सीला से आगे खुले भूखंडों का वाणिज्यिक सामग्री के भंडारण के लिए उपयोग किया गया था ।

- (iii) खुले भूखंड पर बॉक्साइट के भंडारण के लिए भूखंड-माझा की दर रु. 31.50 प्रति वर्ग मीटर या उसका भाग, प्रति कैलेंडर माह या उसका भाग है ।
- (iv) पत्तन कम से कम 3 बैगन रेक्स प्रति दिन के प्रहस्तन के लिए रेल सुविधाएं उपलब्ध करवाता है । इसके साथ ही लगभग 2000 टन कार्गो प्रति दिन लाने-ले-जाने हेतु सड़क-सम्पर्क भी है जो कार्गो की तीव्रतम खानगी को सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त समझी गई है । यह भी बताया गया है कि खुले भूखंडों से कार्गो को लाने ले जाने के लिए प्रेबकों / प्रेषितियों को वैगनों / ट्रकों की अपनी व्यवस्था स्वयं ही करनी होगी और भूखंडों को खाली करना होगा और इस प्रकार धूल प्रदूषण को कम करना होगा ।
- (v) दिसम्बर 2000 तक बंदर सं. 11 के पीछे क्षेत्र के असफाल्टिकरण द्वारा 56000 वर्ग मीटर खुला-भंडारण भूखंडों की सुविधा विकसित की गई थी । बाद में, दिसम्बर 2002 के अंत तक बंदर सं. 11 वास्को खाड़ी के अंतिम छोर पर 100,00 वर्ग मी. का क्षेत्र विकसित किया गया था । किन्तु यह क्षेत्र अब (जुलाई 2003 से), धूल की मुसीबत के कारण जो घनी आबादी वाले क्षेत्र में पर्यावरणीय प्रदूषण पैदा कर रही थी, गंदे कार्गो के भंडारण के लिए उपयोग में नहीं लाया जा रहा है । बंदर सं. 5 और 7 के पीछे 13332 वर्ग मीटर का खुला क्षेत्र, जो आरम्भ में सामान्य कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध था, अब भंडारण के लिए उपलब्ध नहीं है, क्योंकि इस स्थान पर, पुनर्निर्माणाधीन बंदर सं. 5 ए और 6 ए को रेल सम्पर्क प्रदान करने के लिए, रेल-वार्ड विकसित किया जा रहा है ।
- (vi) खुले भंडारण भूखंडों में पिछले दो वर्षों में और वर्तमान वर्ष में भी कोयला / कोक की भेजी गई और प्रहस्तित मात्रा का विवरण निम्नानुसार है:

(लाख टनों में)

वर्ष	भेजा गया कोयला कोक	खुले भूखंड में प्रहस्तित कोयला / कोक
2000-2001	27.25	20.91
2001-2002	25.17	21.78
2002-2003	17.28	14.89

- (vii) दिसम्बर 2003 से दिसम्बर 2003 की अवधि की तुलना में वर्ष 2002-2003 की इसी अवधि में कोयला / कोक की रवानगी की तुलना में रेल / सड़क मार्ग से रवानगी की दर भी प्रस्तुत की गई है ।

- (viii) खुले भूखण्डों में कोयला / कोक का स्टॉक नवम्बर 2002 और दिसम्बर 2002 में क्रमशः 1,53,243 टन और 1,41,702 टन से घटकर नवम्बर 2003 और दिसम्बर 2003 में क्रमशः 43597 टन और 45872 टन रह गया। यह दर्शाता है कि यह गंदा कार्गो पिछले वर्ष की तुलना में वर्तमान वर्ष 2003-04 में तीव्रतर गति से निकाला जा रहा है।

5.2. यह दिखाने के लिए कि यदि एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित युक्तिकरण लागू किया जाता है तो आयातक को औसतन 66% वृद्धि वहन करनी होगी, जिंदल विजय नगर स्टील लिमि. ने अपने पत्र दिनांक 3 फरवरी 2004 के माध्यम से भूखंड खाली रहने और वर्तमान दरों की तुलना में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों के वित्तीय प्रभाव का विवरण प्रस्तुत किया है। साऊथ-वैस्ट पोर्टा लिमिटेड द्वारा बूट आधार पर मोर्मुगाओ हार्बर, गोवा में 5 ए और 6 ए बंदरों के विकास पर (दिनांक 11 फरवरी 2004) की एक स्टेटस रिपोर्ट भी प्रस्तुत की गई थी जो प्रचालन प्रारम्भ होने के निम्नलिखित कार्यक्रम दिखाती है:

- (i) बंदर ड्राफ्ट पावर्दियों के साथ 14 एम तक, उपकरणरहित पनामा पोतों को स्वीकार कर सकते हैं मई 2004 का अंत और उनका कार्गो जहाज-घाट पर तट-आधारित चलती-फिरती हार्बर क्रेनों का उपयोग करके उतारा जाएगा और उसके बाद पोत-कार्गो प्रचालन हेतु रेल लाईन के पास मंडारण क्षेत्र में डम्परों द्वारा स्थानान्तरित किया जाएगा।
- (ii) एक इन्टरमीडियेट च्यूटे / ड्राप प्वाइंट के माध्यम से कार्गो चलती-फिरती हार्बर क्रेन और अगस्त 2004 का अंत कन्वेयिंग प्रणाली द्वारा उतारा जाएगा
- (iii) दो स्टेकरों-सह-रिक्लेमरो और वैगन-लोडरों के साथ सम्पूर्ण मशीन-आधारित कार्गो प्रहस्तन जनवरी 2005 प्रचालन आरम्भ होगा इन बंदरों पर कोयला / कोक / चूना पत्थर / लौह अयस्क के ढेर / इस्पात उत्पाद का प्रहस्तन करने की योजना है।

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और इनके द्वारा प्रस्तुत किए गए तर्कों के सार-अंश समुचित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये समस्त विवरण हमारे वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध है।

7. इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) यद्यपि एमओपीटी ने अपने प्रस्तावित को दरों की युक्तिकरण कवायद कहा है, वास्तव में, यह एक निर्धारित अवधि से अधिक मंडारण किए रहने पर भाड़े की दर में वृद्धि का प्रस्ताव है। इस प्रस्ताव को प्रस्तुत करने का उद्देश्य कार्गो की तीव्रगति से रवानगी को प्रोत्साहित करना और धूल-प्रदूषण को नियंत्रित करना बताए गए हैं। यह प्राधिकरण इन दो मुद्दों पर पत्तन के सरोकारों से पूरी तरह सहमत है। "प्रदूषण फैलाने वालों को भुगतान करना चाहिए" यहाँ यह उल्लेखनीय है कि इस स्वीकृत सिद्धांत को मान्य करते हुए इस प्राधिकरण ने एमओपीटी के कोयला बंदरों पर धूल दवाने के लिए प्रणाली निर्धारित की थी। इस तात्कालिक मामले में, फिर भी यह बहुत स्पष्ट नहीं है कि केवल प्रभार बढ़ा देने से क्या हमारा अभीष्ट प्रयोजन पूरा हो जाएगा।
- (ii) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया सांख्यिकीय विवरण यह दिखाता है कि यातायात के इस वर्ग में कोयला / कोक का बहुत बड़ा भाग है। जैसाकि पत्तन ने कहा है पत्तन से 70% यातायात रेल के माध्यम से निकाला जाता है। निकासी सुविधाओं के अभाव के बारे में प्रमुख उपयोगकर्ताओं के तर्क पर भी विचार किया जाना चाहिए। यद्यपि सभी निकासी सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए पत्तन उत्तरदायी नहीं हो सकता, किन्तु वह वास्तविक जमीनी स्थिति से आँख नहीं मूंद सकता। इस स्थिति में यदि मंडारण भाड़ा बढ़ा भी दिया जाए तो यह स्पष्ट नहीं है कि क्या वास्तव में इससे कार्गो की तीव्रगति से निकासी प्रोत्साहित होगी। इस विषय में उठाए गए एक प्रश्न का पत्तन द्वारा दिया गया उत्तर मुद्दे को सीधे-सीधे संतुष्ट नहीं करता।
- (iii) एमओपीटी के माध्यम से कोयला / कोक के प्रमुख आयातक जिंदल विजय नगर स्टील लिमि. ने यह दिखाने के लिए कि प्रस्तावित युक्तिकरण का अर्थ होगा वर्तमान स्तर 66% की वृद्धि "दरों का तुलनात्मक विश्लेषण प्रस्तुत किया है। यदि प्रस्ताव लागू किया जाता है तो पर्याप्त निकासी सुविधाओं के अभाव में कार्गो पत्तन परिसर में पड़े रहने के लिए विवश होगा और उसे अधिक प्रभार का भुगतान करना होगा। उल्लेखनीय रूप से, पत्तन ने स्पष्ट रूप से कहा है कि यह प्रस्ताव उसका राजस्व बढ़ाने के लिए नहीं है। इसके विपरीत, उच्च प्रभारों के कारण यदि यातायात किसी और पत्तन का रुख करने लगेगा तो पत्तन (एमओपीटी) के राजस्व के वर्तमान स्तर में अवश्य कमी आएगी।
- (iv) प्रदूषण को नियंत्रित रखने के बारे में पत्तन के तर्क स्पष्ट नहीं हैं। यह सही है कि वायु प्रदूषण के स्तर का प्रहरित धूल भरे कार्गो की मात्रा से सीधा संबंध है। पत्तन परिसर में इन जिन्यों के मंडारण की अवधि से इसके स्तर में, हो सकता है कोई उल्लेखनीय अंतर न पड़े। चूंकि कोयला / कोक पत्तन में नियमित रूप से आने वाला कार्गो है, पत्तन के मंडारण क्षेत्र से इन जिन्यों के आने जाने की वहाँ लगातार हलचल बन रहेगी और उसे सीमित करने वाला अवयव / घटक यार्ड की क्षमता होगा। इन जिन्यों से पैदा होने वाले धूलि प्रदूषण को सीमित रखने का एक संभावित रास्ता, यदि प्रचालनीय रूप से यह संभव हो सके, मंडारण के लिए विद्वित क्षेत्र को कम करना है। यह दिखाने के लिए कि उपयोगकर्ता पत्तन परिसर का स्थाई गोदाम (स्टेक यार्ड) के रूप में जान बूझकर उपयोग कर रहे हैं, इस आशय के किसी ठोस प्रमाण के रिकार्ड में अभाव के कारण, पहले अन्य प्रशासनिक उपाय आजमाए बिना प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन का आश्रय नहीं लिया जा सकता है।
- (v) अपेक्षित सांख्यिकीय विवरण प्रस्तुत करते हुए पत्तन ने यह स्वीकार किया है कि पिछले वर्ष की तुलना में वर्तमान वर्ष में धूल वाले कार्गो की निकासी तेज़ हुई है। इसके अलावा, कोयला / कोक बूट व्यवस्था के अन्तर्गत विकसित किए जा रहे नए बंदर पर शीघ्र ही ले जाया जाएगा। प्रचालक, जिंदल विजय नगर स्टील लिमि. ने संकेत दिया है कि यह प्रचालन मई 2004 से विभिन्न चरणों में

आरम्भ होगा और यह अब से बहुत दूर नहीं है। हमारे समक्ष जो मुद्दा है उसकी बूट बंदरों पर प्रचालन स्थायी हो जाने के बाद और एमओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दों को लक्ष्य करते हुए लागू किए जाने वाले अन्य अनुकूल प्रशासनिक उपायों से अर्जित अनुभव के आधार पर, सुविधाजनक रूप से समीक्षा की जा सकेगी। इसलिए, इस अवस्था में प्रशुल्क के प्रस्तावित युक्तिकरण को अनुमोदन प्रदान करना उचित नहीं है।

8. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण वाणिज्यिक सामग्री के मंडारण के लिए मूखंड - भाड़ा के युक्तिकरण के लिए एमओपीटी के प्रस्ताव को अस्वीकार करता है।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/TV/143/2003-असा.]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 29th March, 2004

**No. TAMP/56/2003-MOPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mormugao Port Trust for rationalisation of rent on plots for storage of merchandise as in the Order appended hereto.

#### ORDER

**No. TAMP/56/2003-MOPT**

**The Mormugao Port Trust**

**Applicant**

(Passed on this 15th day of March 2004)

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for rationalisation of rent on plots for storage of merchandise.

2.1. The MOPT has made the following points in support of its proposal:

- (i). As per the existing Scale of Rates (Part-III, Section A), penal rent is charged for storage of merchandise from 61 to 120 days, from 121 to 180 days and beyond 180 days @ 30%, 50% and 100% of the normal rate respectively.
- (ii). At Berth Nos. 10 and 11, Coal, Coke and Limestone are handled in bulk and the importers use the open storage area as temporary godown for storing these cargoes. Since the clearing of these dirty cargoes is very slow (in most of the cases beyond 60 days) which causes dust pollution in the city of Vasco, it is seriously viewed by the Civil Authorities as well as by the State Government. Therefore, to compel the importers to clear this dirty cargo quickly, it is proposed to introduce a telescopic rate for storage of cargo viz. Coal, Limestone and steel scrap in open plots at Marmugao Harbour, Headland slopes, Baina and land beyond Mormugao Municipal limits.
- (iii). Proposed rationalisation of rates is to discourage the users to keep the cargo beyond the reasonable time and force them to clear the same expeditiously.
- (iv). The existing vis-à-vis proposed clause is given below for reference:

1098GI/04-2

Existing			Proposed		
Sl. No.	Description	Rate per 10 Sq.m or part thereof for a period of 10 days or part thereof (In Rs.)	Sl. No.	Description	Rate per 10 Sq.m. or part thereof for a period of 10 days or part thereof (In Rs.)
1.	Rent on plots for storing merchandise		1.	Rent on plots for storing coal, coke, lime stone, steel scraps at mormugao harbour Vasco (excluding Baina), Vasco bay foreshore continuous to Vasco Bay, land adjacent thereto at general wharf level	upto 20 <sup>th</sup> day- 84.00 (normal rate) 21 <sup>st</sup> to 30 <sup>th</sup> day- 150% of normal rate Beyond 30 days- 200% of normal rate
(i).	At Mormugao harbour Vasco (excluding Baina), Vasco bay foreshore continuous to Vasco Bay, land adjacent thereto at general wharf level	84.00			
(ii)	At Mormugao, Headland slopes and Baina	58.67	2.	Rent on plots for other cargo except bauxite at mormugao harbour Vasco (excluding Baina), Vasco bay foreshore continuous to Vasco Bay, land adjacent thereto at general wharf level	upto 30 <sup>th</sup> day- 84.00 (normal rate) 31 <sup>st</sup> to 45 <sup>th</sup> day - 150% of normal rate Beyond 45 days- 200% of normal rate
(iii)	For land beyond Mormugao Municipal limits	14.67			
2.	Penal rent for storage of merchandise of excess of 60 days (rounded off to the nearest rupee) in addition to normal rent as above.	The rent for the period of six months calculated at twice the rate indicated under item I,II,III above, in addition to normal rent shall be levied	3(i)	Rent on plots for storing merchandise at Mormugao, Headland slopes and Baina.	upto 30 <sup>th</sup> day- 59.00 (normal rate) 31 <sup>st</sup> to 60 <sup>th</sup> day- 130% of normal rate 61 <sup>st</sup> to 90 <sup>th</sup> day - 150% of normal rare Beyond 90 days- 200% of normal rate
	-61 <sup>st</sup> day to 120 days -121 <sup>st</sup> day to 180 days  -Beyond 180 days	30% of the rates  50% of the rates 100% of the rates.	(ii)	Rent on plots for storing merchandise for land beyond Mormugao Municipal limits	upto to 30 <sup>th</sup> day- 15.00 (normal rate) 31 <sup>st</sup> to 60 <sup>th</sup> day- 130% of normal rate 61 <sup>st</sup> to 90 <sup>th</sup> day- 150% of normal rare Beyond 90 days- 200% of normal rate

2.2. The proposal was approved by the Board of Trustees of the MOPT in its meeting held on 30 June 2003.

2.3. In this backdrop, the MOPT has requested the Authority to approve its proposal for rationalisation of rent on plots for storage of merchandise.

3.1. In accordance with the consultative procedure adopted, the MOPT proposal was forwarded to concerned user organizations for their comments.

3.2. A copy each of the comments received from the users was forwarded to the MOPT for comments / information. In response, the MOPT has furnished its observations.

4.1. A joint hearing in this case was held on 16 January 2004 at the MOPT premises in Goa. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users have made their submissions.

4.2. As agreed in the joint hearing, the MOPT was requested to furnish the details sought vide our letter dated 31 Oct 2003; and, a detailed note on the reasons for accumulation of cargo at stack-yard along with relevant details of unloading rate at berth, evacuation facilities available, truck / rake loading rates, etc.

4.3. The Jindal Vijayanagar Steel Limited was advised to furnish the financial implications of the existing rates vs. the MOPT proposed rates as well as the rates proposed by them; and, a self-contained note on the progress of development of berths 5A/6A by Jindal Vijayanagar Steel Limited on BOOT basis.

5. The MOPT has furnished the additional information/clarifications, which are summarised below:

- (i). Revenue earned during the last three years from the activity "rental on storage of merchandise" is as under:

Year	Amount (Rs. in lakhs)
2000-2001	222.73
2001-2002	351.50
2002-2003	382.40

- (ii). (a). The dwell time (occupancy period) in respect of commodity viz. coal & coke, limestone and steel scrap and the storage period cargo-wise for the years 2001-2002, 2002-2003 and also from April to December 2003 is as follows:

Particulars	Quantity (in tonnes)		
	2001-02	2002-03	2003-04 (April - December)
<b><u>Coal/coke</u></b>			
-upto 20 days	817058	1049033	358576
-21-30 days	235680	230088	252329
-beyond 30 days	972151	1053798	786950
<b><u>Limestone</u></b>			
-upto 20 days	32377	Nil	Nil
-21-30 days	Nil	Nil	Nil
-beyond 30 days	148392	123897	101375
<b><u>Scrap</u></b>			
-upto 20 days	Nil	Nil	Nil
-21-30 days	13200	Nil	Nil
-beyond 30 days	29299	20592	Nil
<b><u>Export cargo-HR Coils</u></b>			
-upto 30 days	31110	232902	71115
-31-45 days	3101	17442	29801
-beyond 45 days	14218	11587	15051

- (b). During these periods, open plots were not occupied for storing merchandise at Headland slopes, Baina and beyond Mormugao Municipal Limit.

- (iii). ~~The rent on open plot for storing bauxite is Rs.31.50 per 10M<sup>2</sup> or part thereof~~ per calendar month or part thereof.
- (iv). The port provides rail facilities to handle minimum 3 wagon rakes per day. Also there is road connectivity for moving about 2000 T of cargo per day, which is considered quite adequate to ensure fastest dispatch of cargo. It is further stated that the consigners / consignees have to make their own arrangement of wagons / trucks for transporting the cargo from open plots and clear the plots thereby reducing the dust pollution.
- (v). Open storage plots facility of 56000 Sq. mtrs. was developed by asphaltting the area behind Berth No.11 by December 2000. Subsequently, by end December 2002 an area of 10000 sq. mtrs. was developed at extreme end of Berth No.11 Vasco bay. However, this area is now (from July 2003 onwards) not being used for storage of dirty cargo due to dust nuisance which was causing environmental pollution in the thickly populated area. The open area of 13332 sq. mtrs. behind Berth No.- 5 and 7, which was initially available for storage of general cargo is now not available for storage, as the rail yard is being developed at this location to give rail connectivity to Berth No. 5A & 6A, which are being re-constructed.
- (vi). The details of volume of coal / coke discharged vis-à-vis handled at open storage plots for past two years and also during the current year are as below:

(in lakh tonnes)

Year	Coal/coke discharged	Coal/coke handled at open plot
2000-2001	27.25	20.91
2001-2002	25.17	21.78
2002-2003	17.28	14.69

- (vii). The discharge rate for coal / coke vis-à-vis dispatch by rail / road for the period September 2003 to December 2003 as against corresponding period of 2002-2003 is also submitted.
- (viii). The stock of coal/coke on open plots has reduced from 153243 tonnes and 141702 tonnes during November 2002 and December 2002 to 43597 tonnes and 45872 tonnes during November 2003 and December 2003 respectively. This indicates that this dirty cargo is being cleared faster during the current year 2003-2004 as compared to the last year.

5.3. The Jindal Vijayanagar Steel Limited vide its letter dated 3 February 2004 furnished a statement giving details of plot vacation and financial implications of the existing rates vis-à-vis the MOPT proposed rates to show that an average increase of 66% is to be borne by the importer if the rationalisation proposed by the MOPT is effected. A status report (dated 11 February 2004) on development of berths 5A and 6A at Mormugao Harbour, Goa on BOOT basis by South West Port Limited was also submitted which shows the following schedule of commencement of operations:

(i)	Berths can accept gearless panama vessels with draft restrictions up to 14m. and cargo will be discharged on wharf using shore based mobile harbour cranes and shifted to stack area near rail line by dumpers thereafter for vessel cargo operations.	End May 2004
(ii)	Cargo will be discharged by Mobile Harbour crane and Conveying systems through An intermediate chute/drop Point.	End August 2004



(iii)	Complete mechanized cargo handling operations with two stackers cum reclaimers and wagon loaders would commence.	January 2005
-------	--	--------------

The type of cargoes planned to handle at these berths are Coal/coke/Limestone/Iron ore Pallets/Steel Products.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Even though the MOPT has called its proposal as a rate rationalization exercise, it, in fact, is a proposal for an upward increase in the rent for storage of cargo beyond a particular duration of stay. Inducing speedy clearance of cargo and containing dust pollution are the stated objectives with which this proposal has been raised. This Authority fully shares the concern of the port on these two issues. It is noteworthy that this Authority had earlier fixed charges for dust suppression at the coal berths of MOPT in recognition of the accepted principle of 'polluters to pay'. In the instant case, it is, however, not very clear whether the intended purposes would be served by merely increasing the charges.
- (ii). The statistical details furnished by the MOPT show that coal/coke form major share of the traffic in this category. As pointed out by the Port, 70% of the traffic is cleared from the port through rail. The argument of the major users about lack of evacuation facilities merits consideration. Even though the port may not be responsible for arranging all evacuation facilities, it cannot wish away the ground reality position. In this situation, even if the storage rental is increased, it is not clear whether it will really induce speedy clearance of cargo. The reply given by the port to a question posed in this regard does not frontally address the issue.
- (iii). The Jindal Vijayanagar Steel Limited, major importer of coal/coke through MOPT, has furnished a comparative analysis of rates to show that the proposed 'rationalisation' will mean a 66% increase over the existing level. In the absence of adequate evacuation facilities the cargo may be compelled to stay at the port premises but only it will have to pay more, if the proposal is implemented. Significantly, the port has categorically mentioned that it is not a proposal to raise its revenue. On the contrary, if traffic diversion takes place due to high charges the port may only stand to lose the present level of revenue.
- (iv). The arguments of the port about containing pollution are not clear. Admittedly, the level of air pollution has direct co-relation with the quantity of dusty cargo handled. It may not significantly vary with the duration of stay of these commodities at the port premises. Since coal/coke are shown to be regular traffic at the port, there will be a continuous movement of these commodities in and out of port's storage area and the limiting factor is the yard capacity. One possible way of containing dust pollution from these commodities is to reduce, if operationally possible, the earmarked area for storage. In the absence of any concrete evidence available on record to show that the users are deliberately using port's premises as permanent stack yard, the proposed tariff revision cannot be resorted to without attempting other administrative measures.

109861/04-3

- (v). While furnishing the required statistical details, the port has conceded that clearance of dusty cargo is faster in the current year when compared to previous years. Further, coal/coke will move shortly to new berth being developed under BOOT arrangement. The BOOT operator Jindal Vijayanagar Steel Limited has indicated that its operation will commence in phases from May 2004 which is not very far away from now. The issue before us can be conveniently reviewed after stabilization of operations at the BOOT berths and based on the experience gained from any other suitable administrative measures to be introduced by the MOPT to address the issues raised by it. It is, therefore, not found appropriate at this juncture to approve the proposed rationalization in the tariff.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind this Authority rejects the proposal of the MOPT for rationalisation of rent on plots for storage of merchandise.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT./III/TV/143/2003-Exty.]